

Maserati Mexico Frua, 1968

EN TOUTE DISCRÉTION

« La véritable élégance est celle que l'on ne remarque pas ! », aurait pu s'exclamer le dandy George Brummell devant cette Maserati Mexico revisitée par Pietro Frua. Un modèle unique, un authentique *one-off* à bord duquel je vous invite à prendre place pour une balade en toute discrétion...

TEXTE : JEAN-PAUL DECKER – PHOTOS : DANIEL DENIS





Toute la classe d'une authentique Grand Tourisme ! Notez, au centre du tableau de bord, les nombreux basculeurs non identifiés.

Dotée d'un coffre plutôt massif, la poupe évoque la Maserati Quattroporte, elle aussi signée Frua.

En fouillant, l'autre soir, dans ma collection de magazines, je tombe sur un *Sport Auto* de 1963 relatant les 24 Heures du Mans et l'exploit de la Maserati 151 d'André Simon et Lucky Casner, en tête dès le début de la course devant tous les favoris. Exploit éphémère car Casner, pas très "*lucky*" ce jour-là, cassera bientôt la boîte de vitesses. Avec son V8 de 5 l, cette Maserati était l'héritière en droite ligne des monstrueuses 450S de la saison 1957.

Une saison dominée par la marque au Trident, assurée de remporter le championnat des constructeurs... jusqu'à la dernière course, à Caracas, où toutes les voitures vont abandonner suite à divers accidents. Adieu le titre et adieu l'écurie Maserati ! Mais le fabuleux V8 à 4 arbres à cames en tête ne va pas tarder à reprendre du service. Déjà client de la firme de Modène, un certain Reza Pahlavi, shah d'Iran de profession, souhaite acquérir un coupé "très spécial" équipé de ce gros V8 et, tant qu'à faire, d'une carrosserie inédite. Chez Maserati, le client est roi, et même shah, et, conçue par l'ingénieur Vittorio Alfieri et mise au point par l'incontournable Guerino Bertocchi, la Maserati 5000 GT voit le jour dès 1959. Si le shah d'Iran et l'Aga Khan figurent parmi les premiers clients de cette *hypercar* avant l'heure, la liste des *happy few* acquéreurs des 32 exemplaires de la voiture la plus rapide et aussi la plus chère du monde comprend un certain Adolfo López Mateos, président du Mexique.

Prestige et sport

C'est d'ailleurs en son honneur qu'est baptisé du nom de Mexico le nouveau coupé 4-places lancé au Salon de Turin à l'automne 1966. Heureux hasard, au même moment, le GP du Mexique, dernier Grand Prix de la saison, voit la victoire de John Surtees au volant de la Cooper-Maserati T81. Prestige et sport réunis, la Mexico semble née sous les meilleurs auspices. D'une ligne aussi discrète qu'élégante



Comparée à la Mexico de série carrossée par Vignale, cet unique exemplaire signé Frua fait preuve d'une élégance raffinée.

Charles Collin

« Cette Maserati Mexico unique avait disparu des radars après avoir été acquise par un collectionneur espagnol qui l'avait jalousement conservée dans sa propriété à l'abri des regards pendant trente ans ! », raconte Charles Collin à propos de cette noble automobile proposée à la vente chez Cecil Cars. « Cet homme était un fin connaisseur de la marque au Trident et il succédait à trois autres passionnés, tous espagnols. Elle avait été repeinte plusieurs fois suivant les caprices de ces derniers mais, restaurée avec soin en Belgique, elle a retrouvé sa teinte d'origine. En 2014, elle a été primée au Salon Privé puis, peu après, au premier concours d'élégance à Chantilly. Invitée au Centenaire Maserati organisé par l'usine, le plus important rassemblement de Maserati classiques de tous les temps, elle a remporté le Best of Show ! » L'élégance tout en discrétion enfin récompensée...

“ Une bête de concours ! ”



La signature du "Maître" qui a beaucoup œuvré pour la firme au Trident.

due à Vignale, la nouvelle Maserati Mexico à moteur V8 vient remplacer la vieillissante Sebring 6-cylindres. Ce spacieux coupé aux lignes sobres et à l'habitacle raffiné s'adresse à la clientèle de prestige. La Mexico est

4-places très performante mais à la fois plus discrète qu'une Ferrari 365 GT 2+2 et plus habitable que la Lamborghini 400 GT. Et aussi moins encombrante que la Maserati Quattroporte dessinée par Frua et dévoilée à Turin fin 1963. De celle qui se revendique alors la berline la plus rapide du monde, la Mexico reprend le soubassement avec sa suspension avant indépendante à double triangulation, ses quatre freins à disques et sa boîte ZF 5-vitesses, une boîte automatique étant disponible en option. Comme pour la Quattroporte, deux versions du V8 sont au choix du client : le 4,2 l de 260 ch ou le 4,7 l fort de 290 ch. Voilà de quoi dévaler l'*autostrada* à une vitesse proche de 250 km/h avec le rapport de pont le plus long. En dépit de toutes ses qualités, la Mexico ne va séduire que 480 clients et va s'effacer sur la pointe des pneus en 1973 à une époque où la Ferrari 365 GT 2+2 est déjà en



Le luxe dans tous les détails : admirez le capitonnage du coffre

“Longtemps restée cachée chez un discret collectionneur, cette Maserati unique avait disparu des radars.”



A l’instar de la Quattroporte qui a servi d’inspiratrice, les vitrages sont joliment galbés.



1



2



3



4

1 Chef d’œuvre unique, la Mexico arbore la signature de l’artiste. 2 Au dos du rétroviseur, voici une discrète lampe pour lire les cartes. 3 Cette poignée de maintien est incrustée dans la garniture de cuir. 4 Comme d’autres Maserati, la Mexico est dotée de jantes Borrani à serrage central.

de Citroën pour le meilleur et, bientôt, pour le pire... « Lorsqu’elle était encore la propriété de la famille Orsi, la firme Maserati et le styliste Pietro Frua ont souvent travaillé ensemble », rappelle Charles Collin, l’actuel gardien attentionné de cette Mexico, une création unique signée du carrossier italien.

Star du salon

« On se souvient du lancement au Salon de Turin 1963 de la Maserati Mistral dont les vastes surfaces vitrées galbées renouveau- laient avec bonheur le style des coupés GT de l’époque. Et, apparue en même temps, de la fameuse Quattroporte, aux lignes sobres et effilées pour une berline aussi imposante ! » Traditionnellement, Genève ouvre la saison des salons automobiles et, si la plupart des grands constructeurs mettent souvent un point d’hon- neur à y présenter leurs nouveautés, les marques sportives ne sont pas en reste en dévoilant des concept cars signés de leurs carrossiers atti- trés. C’est le cas de Lamborghini, en 1968, dont l’extraordinaire Espada attire tous les regards : la nouveauté offre un V12 et quatre vraies places sous une carrosserie époustouflante due à Gandini. Pour Maserati, la riposte se veut plus discrète mais de bon goût avec une version exclusive de son coupé 4-places Mexico revi- sité par Pietro Frua. « Comme toujours chez Maserati, on est dans l’urgence et, pour être prêts à l’ouverture du Salon de Genève où elle doit figurer en première mondiale, on presse Frua d’achever la voiture dont la construction avait pourtant débuté fin 1967, quitte à l’ex- poser sans moteur ! », rappelle Charles Collin tout en soulignant que la conversion d’un show- car statique en version parfaitement roulante peut prendre beaucoup de temps, surtout pour



Humez ces fragrances du cuir délicat qui habille ce somptueux habitacle !



Tout en discrétion, cette Mexico one-off est peinte d’un vert très pâle suprêmement élégant.

une petite officine comme celle de Pietro Frua. « Longtemps restée chez Frua, la Mexico retourne chez Maserati en décembre 1969 pour y être terminée. Et ce n’est qu’en mars 1970 qu’elle est finalement livrée à Barcelone chez Auto-Paris, l’importateur espagnol de la marque. » Auto-Paris, dirigé par Javier Pujol, est le plus important distributeur Maserati d’Espagne et je me souviens avoir essayé une fastueuse 5000 GT carrossée par Allemano pro- venant de cette officine et vendue à l’époque au peintre officiel du roi d’Espagne.

Intemporelle

Encore plus exclusive m’apparaît cette Maserati Mexico revêtue d’un vert pâle métallisé supré- mement élégant. Plus harmonieuses et plus tendues, ses lignes, tout en rappelant celles de la Mexico “de série”, évoquent davantage les premières Quattroporte mais aussi la 5000 GT de l’Aga Khan, elle aussi signée Frua. C’est le cas de la proue, gracieuse sans être mièvre >

POINTS FORTS

- Exclusivité du one-off !
- Éléance classique
- Pedigree sportif du V8
- Confort et performances

POINTS FAIBLES

- Modèle unique !
- Entretien dispendieux
- Éléments spécifiques introuvables
- Oseriez-vous la faire rouler ?

Les doubles phares à l’extrémité des ailes rappellent la Maserati Quattroporte.





De belles dimensions, le coffre peut engloutir les bagages de quatre personnes en route pour un week-end sportif.



Admirez ces pratiques porte-cartes nichés dans les contre-portes.



Raffinement encore avec cette profonde boîte à gants fermant à clé.

Caractéristiques techniques

- MASERATI MEXICO FRUA, 1968**
- Moteur** V8 ouvert à 90° en position longitudinale AV, 4 719 cm³ (94 x 85 mm), 290 ch SAE à 5 000 tr/min, 43 mkg à 3 800 tr/min, rapport volumétrique 8,5 à 1, 2 arbres à cames en tête par rangée de cylindres entraînés par chaîne triple, vilebrequin 5 paliers, 4 carburateurs double corps Weber 38 DCNL5.
- Transmission** aux roues AR, boîte ZF 5 vitesses, différentiel Salisbury.
- Direction** à circulation de billes Burman, avec assistance.
- Freins** hydrauliques, disques AV/AR ventilés, avec assistance.
- Suspension** AV à roues indépendantes avec double triangulation et ressorts hélicoïdaux ; AR à essieu rigide avec ressorts à lames semi-elliptiques. AV/AR amortisseurs hydrauliques télescopiques, barre stabilisatrice.
- Structure/Carrosserie** plateforme à faux-châssis tubulaire acier, carrosserie par Frua, coupé 2 portes, 4 places.
- Dimensions** longueur 4,76 m, largeur 1,73 m, hauteur 1,35 m, empattement 2,64 m, voies AV/AR 1,39/1,36 m.
- Roues** jantes Borrani à serrage central, pneus 215-70 VR 15.
- Poids** (à vide) 1 650 kg.
- Performances** (usine) vitesse maxi 250 km/h, 0 à 100 km/h 6,5 sec., km D.A. 27,5 sec.

avec ses doubles phares pointant au bout des ailes. Mais aussi de ce coffre, marqué aux angles par les petits feux de Quattroporte et presque aussi massif que ceux des voitures actuelles. Pas besoin de se plier en quatre pour accéder à bord. La portière ouvre largement sur un habitacle qui m'impressionne par le raffinement qui s'en dégage. Les suaves fragrances du cuir, le plus fin qui habille d'un rouge sang les quatre confortables fauteuils, s'ajoutent aux reflets du volant signé Nardi sur la planche de bord constellée de compteurs pour créer une ambiance unique de luxe sportif : 300 km/h au taquet d'un côté et zone rouge dès 5 500 tr/min sur le compte-tours de l'autre. Dans ma main, le fin levier de la boîte ZF et au pied droit, la pédale de l'accélérateur qui bat la mesure au rythme de l'aiguille du compte-tours. Bien élevé, le V8 bourdonne sourdement. Ah, on est bien loin des borborygmes assourdissants de la fameuse Maserati du Mans ! De la puissance, certes, mais tout en distinction. Mais quelle allonge sitôt que je lâche la *cavalleria* ! Les pur-sang libérés avalent la route dans un confort royal, les rênes au bout des doigts grâce à une direction assistée toujours précise. Quelques ralentissements

dans le trafic mais pourquoi rétrograder ? La souplesse phénoménale du V8 me permet de conserver la 4^e et de relancer la course dès 1 500 tr/min sans le moindre hoquet. Ah, si ! Quelques hoquets justement viennent me faire mentir annonçant l'arrêt complet du moteur. Panne sèche ! J'avais l'œil sur le compteur de vitesse mais pas sur la jauge... Je sais qu'il doit y avoir une réserve mais comment s'y retrouver dans tous ces basculeurs non identifiés au centre du tableau de bord ? Belle invention que le portable ! En moins d'une minute, l'ami Charles m'indique la commande de la réserve de carburant et, en deux coups de démarreur, le soiffard V8 consent à repartir pour de nouvelles aventures. D'une élégance qu'on pourrait qualifier d'intemporelle, cette Mexico ne se destine, à l'évidence, ni à une star du foot ni à un membre de la *jet-set* mais, par son raffinement tout en discrétion, cette création unique de Pietro Frua saura faire le bonheur d'un collectionneur hédoniste. ■

Un grand merci pour sa confiance à Charles Collin de Cecil Cars pour la mise à disposition de cette Maserati unique et au Golf de Marivaux pour son accueil.



Le V8, légèrement dégonflé, descend en droite ligne des fameuses 450S de course !



"Cette Mexico signée Frua était la star du stand Maserati au Salon de Genève 1968."

ACHETER UNE MASERATI MEXICO

Ce qu'il faut savoir

Le modèle présenté ici, carrossé par Frua, est unique. Mais les fidèles du Trident peuvent se rabattre sur la Mexico qui a servi de base. Moins connue du grand public, la Mexico a été produite à 480 exemplaires, nettement moins que les plus emblématiques Ghibli. Version "dégonflée" du fabuleux moteur des monstrueuses 450S de course, son V8 à 4 arbres à cames en tête se révèle fiable sous réserve d'un entretien suivi et du contrôle régulier de la tension de la chaîne de distribution. Les carburateurs Weber, pour leur part, n'aiment

pas l'inaction et la voiture doit rouler au moins une fois par mois ce qui, entre nous, devrait être le cas pour toute voiture ancienne. Le cas échéant, la remise en route d'une auto trop longtemps restée immobilisée, effectuée de préférence par un spécialiste, risque d'être onéreuse. Côté carrosserie, il faut traquer les possibles traces de chocs et de corrosion sur les soubassements, vérifier le parfait alignement des ouvrants ainsi que les différences éventuelles de teinte de la peinture trahissant une réparation sommaire inacceptable sur une aussi prestigieuse automobile. Pour les pièces

mécaniques, les spécialistes reconnus de la marque comme Candini ou Campana en Italie pour la carrosserie ou encore Emilia Parts sont à privilégier, de même que les artisans carrossiers les plus réputés. Évidemment, les tarifs sont en rapport avec la noblesse de la marque au Trident...

Combien ça coûte ?

La cote de la Mexico 4200 tourne autour des 125 000 € et celle de la version 4700 s'établit à 150 000 €. Mais tout est relatif car on observe actuellement une baisse sensible des prix lors des (trop) nombreuses ventes aux enchères. Moins connue

et moins spectaculaire qu'une Ghibli, la Mexico peut se trouver dès 70 000 € comme ce fut le cas lors d'une récente vente belge. Quant à notre *one-off* du mois, elle a fait 621 000 € lors d'une vente aux enchères en 2015. Qu'en sera-t-il aujourd'hui ?

